(Ingresa a Sala una delegación del Sindicato Unico del Transporte de Carga y Ramas Afines – SUTCRA)

SEÑORA PRESIDENTA.- La Comisión les da la bienvenida y les adelantamos que la versión taquigráfica de las palabras que pronuncien será repartida a los miembros de la Comisión que hoy, por diversas razones, no están presentes.

SEÑOR WILKINS.- Mi nombre es Luis Enrique Wilkins y soy el Presidente del Sindicato del Transporte de Carga y tengo a mi lado al señor Juan Llopart, mientras que los demás compañeros son empleados de la empresa Carlos Patrón, que es la que se encuentra en situación de conflicto en esta instancia.

En un rápido pantallazo quisiera decirles que nuestra actividad de choferes de camiones en el Transporte Internacional de Carga está referido al transporte de mercaderías entre los diversos países, Uruguay, Argentina, Chile y Brasil. Hemos recorrido desde Río de Janeiro hasta Río Grande; hemos pasado América Latina por nuestras ruedas y cada vez que salimos no sabemos cuándo volvemos. Si iniciamos el viaje hoy, nos despedimos sin pronóstico de regreso. En algunos casos lamentables ha sucedido que no hubiese regreso, lo que en su momento todos lo hemos sentido. Nuestros hijos crecen solos, en nuestra ausencia, al igual que toda nuestra familia. Llegado un momento de nuestra vida en que miramos hacia atrás comprobamos que el tiempo se ha ido, los años han pasado y que algunos llegamos a ser abuelos sin haberlos visto crecer. Entonces, no se trata solamente de manejar un camión, un elemento enorme que hace mucho ruido, sino que a veces el común de la gente olvida que detrás de ese volante va un ser humano que tiene sueños, aspiraciones, ilusiones y una familia. En definitiva, es una persona la que conduce esos enormes camiones que transportan las riquezas de este país, últimamente trayendo más de lo que llevamos cuando honestamente como uruguayos nos gustaría que fuera al revés. Quizás ese desfasaje sea el que hoy nos trae aquí y nos coloca en esta situación que el compañero Juan Llopart les trasmitirá a ustedes.

SEÑOR LLOPART.- Nosotros traemos un informe por escrito y nos vamos a permitir una pequeña síntesis del problema que nos ha hecho venir aquí.

El compañero Enrique Wilkins les explicaba que los trabajadores del Transporte Internacional estamos abocados a un trabajo bastante atípico. Asimismo, tenemos un marco legal específico. Hay un Convenio, el 153, de la OIT que ha sido ratificado por Uruguay hace años pero que, lamentablemente, no se aplica porque no ha sido reglamentado. Ese Convenio es el que marca los horarios de conducción. Esto tiene bastante que ver con el problema que se nos origina a nosotros. Además de ese Convenio, tenemos las normas establecidas por laudo de los Consejos de Salarios para la actividad. Dado que los Consejos de Salarios no funcionan desde el año 1991, si bien las normas siguen vigentes, nosotros actualizamos o acompasamos los salarios de alguna manera a la evolución del costo de vida a través de convenios colectivos.

Entonces decimos lo siguiente. La empresa Carlos Patrón, que gira en el ramo de transporte internacional de carga, es la de mayor volumen en esta actividad en nuestro país. Ocupa a 39 choferes de camión y a 20 trabajadores más asignados a tareas de carga y descarga, mantenimiento y administración. Todos salvo administrativos, están afiliados a nuestro Sindicato. Los trabajadores tienen regulada su relación laboral por leyes y decretos que recogen los laudos de los Consejos de Salarios y fundamentalmente en lo que tiene que ver con el monto de las retribuciones por convenios colectivos que se suscriben periódicamente entre el SUTCRA y la empresa Carlos Patrón, en este caso específico. El 30 de junio venció el último convenio colectivo entre las partes. Los trabajadores, con fecha 7 de julio, hacemos llegar un petitorio de aspiraciones donde se reclama continuar con los ajustes cuatrimestrales de salarios de acuerdo a la variación del costo de vida. En el convenio anterior se ajustaba en un porcentaje equivalente al 90% del IPC. Allí comenzamos las negociaciones y el 26 de julio la empresa hizo llegar a sus trabajadores, a través del SUTCRA, un planteo que supone un sustancial cambio en la forma de retribución planteando que tanto horas extras como viáticos pasen a percibirse por productividad. La fórmula no se aprueba por parte de los trabajadores choferes porque supone una rebaja de las retribuciones en un promedio del 15%, pero además se pasaría a percibir por productividad una porción equivalente al 70% de las retribuciones del trabajador. ¿Qué queremos decir con esto? Cuando hablamos de que representa una rebaja aproximada del 15% es cuando tomamos el conjunto de los trabajadores y hacemos liquidaciones comparativas. Pero si vamos a liquidaciones individuales hay pérdidas que en algunos casos ascendían al treinta y pico por ciento. Motivo de eso es que el tema de la productividad en nuestra actividad es muy difícil de llevar a cabo. ¿Por qué razón? Porque existen distintos elementos que hacen imposible su aplicación. Hay normas de tránsito que implican que nosotros no podemos circular a más de determinada velocidad. Hay horarios de los cargadores, de las aduanas y de quienes reciben la carga. Generalmente andamos al límite, pero si superáramos esas velocidades lo que ganaríamos sería correr el riesgo de un accidente; además tendríamos que esperar una hora más para descargar o una hora más en la frontera.

Con esto queremos decir que el hecho de que la empresa nos plantee una fórmula que pasa el 70% de nuestros ingresos a productividad significa que no vamos a tener las posibilidades materiales de poder recuperar ese 70%. Entonces se rechaza. Ante la no aprobación de esta fórmula, la empresa presenta otra que tampoco prospera, porque arroja una pérdida promedio del 10% y también supone que un porcentaje muy elevado de retribución -en este caso del 42%- se perciba por productividad, cuando a juicio de los trabajadores los tiempos muertos, al decir de la empresa, de un viaje internacional no depende de ellos, pues hay normas de tránsito que limitan la velocidad. Por lo tanto, es injusto pasar el 42% del ingreso a productividad, cuando la misma en gran medida no depende de los trabajadores.

Con fecha 28 de agosto los trabajadores solicitamos llevar la negociación al Ministerio de Trabajo, División Negociación Colectiva, que es donde se realiza la primera reunión el 4 de setiembre. Allí se llevan a cabo reuniones los días 4, 12, 18, 22 y 27 de setiembre, en las que se discuten las distintas alternativas. Finalmente, el 22 de setiembre los trabajadores presentamos una fórmula en la que el 24% de nuestros ingresos pasaría a percibirse por productividad. En función de lo que decíamos anteriormente, se trata de una porción muy importante. Pasar a percibir el 24% de los ingresos por productividad era una demostración de disposición a adecuarnos a los problemas que la empresa dice tener, pero que nunca demostró con números. Si bien nos consta que hay algunos problemas de tarifas, reitero que la empresa nunca lo demostró con números.

En la reunión del 27 de setiembre, en la que la empresa tenía que llevar una respuesta sobre el planteo de los obreros -no admitíamos que una parte de nuestro salario pasara a productividad- ésta no concurre y envía una nota remitida a los trabajadores en forma individual, en la que comunica que decidió poner en funcionamiento un nuevo sistema de remuneración variable, donde se intima a los empleados a dar su aprobación en el término de 72 horas, pues de no hacerlo quedarían despedidos. Paralelamente a esto, guardó todos los camiones, no adjudicando trabajo a sus conductores y realizando sus transportes a través de empresas fleteras sub contratadas. Todo esto se llevó a cabo sin que hasta ese momento mediara ningún tipo de acción gremial. A nuestro juicio, se trata de un desconocimiento del derecho de agremiación porque la empresa venía negociando con el sindicato, luego deja de hacerlo y le manda intimaciones en los referidos términos a los trabajadores.

En este estado y por considerar que la actitud empresarial constituye una práctica antisindical, declarando un "lock out" patronal, actitud con que la empresa pretende presionar a los trabajadores para imponerles nuevas condiciones de trabajo que se consideran ilegales y coartando el derecho de los mismos a resolver sus problemas por la vía de la negociación. Que la negociación se ha realizado sin un solo minuto de paro y ninguna lesión económica para la empresa, a fin de buscar de manera pacífica y responsable solucionar el problema económico manifestado por la empresa. Además, la intimación con 72 horas de plazo bajo apercibimiento de considerar desvinculados de la empresa a los trabajadores, implica una forma de presión para imponer un sistema de retribución que no está ajustada a las normas vigentes. Se solicitó la intervención del Director Nacional de Trabajo, doctor Marcelo Irrazábal, quien logra hacer comparecer nuevamente a la empresa a la mesa de negociación el día 2 de octubre. En dicha reunión la empresa manifiesta que mantiene los términos de la intimación, sin dar trabajo a sus choferes, quedando coartada por consiguiente la posibilidad de continuar la negociación.

Con fecha 4 de octubre del corriente, denunciamos todos estos hechos ante la Comisión de Legislación del Trabajo de la Cámara de Diputados, la que resuelve invitar a la empresa a concurrir a una próxima sesión de dicha Comisión. La empresa mantiene su posición en todos sus términos, como ser, lo relativo a la intimación y los despidos. Al día siguiente envía por telegrama colacionado una comunicación a 35 de sus 39 choferes, informándoles que se encuentran despedidos. Esto no lo reciben cuatro trabajadores por las siguientes razones: uno, porque tiene el cese por parte del Banco de Previsión Social, otro porque se encuentra amparado en DISSE y los dos restantes porque están recién reintegrados del Banco de Seguros. Mientras tanto, la empresa continúa movilizando sus cargas con empresas fleteras y publica un aviso en la prensa solicitando personal de chofer. Al vencimiento de los plazos legales, continúa sin abonar a sus conductores los salarios de setiembre, es decir que vencido lo cinco días hábiles no les pagó a los trabajadores. Esto es corroborado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social en Acta del 11 de octubre. Cabe destacar que sí le ha abonado al resto de su personal. Es decir que estamos ante una actitud discriminatoria respecto a determinados trabajadores, pretendiendo que se rindan por hambre como más adelante quedará demostrado.

Con fecha 13 de octubre los trabajadores del transporte internacional de cargas realizamos un paro general por el término de 24 horas, en reclamo por los despidos en la empresa Carlos Patrón, en defensa del derecho de agremiación y de las condiciones de trabajo establecidas por los laudos de los consejos de salarios de la actividad, que esta empresa pretende violar. Nuestra medida se lleva a cabo en los cruces de frontera, contando con el apoyo de varios sindicatos de camioneros brasileños y de la Federación de Camioneros Argentinos, paralizando en los distintos cruces de frontera unos 2.000 camiones de las distintas banderas del MERCOSUR.

El día 20 del corriente, ocho compañeros que estaban en una situación económica apremiante, dado que a esa fecha continuábamos sin percibir nuestro sueldo de setiembre -y aclaro que aún hoy no hemos cobrado- se rinden a la presión empresarial y aceptan las condiciones impuestas por la empresa, lo que para nosotros fue muy duro. Mientras tanto, desde el 13 de octubre veníamos gestionando ante el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social un testimonio del Acta del 11 de octubre donde se constata que la empresa no pagó. Luego de lamentables desencuentros y ante nuestra denuncia en DINATRA, recién nos es entregada la información el 23 de octubre y la empresa declara que está dispuesta a abonar los créditos de naturaleza salarial. La actitud omisa del Ministerio en proporcionarnos el expediente y/o darnos vista como corresponde de las manifestaciones de la empresa, posibilitó que ésta continuara negando el pago a los trabajadores y condicionándolo a la aceptación de la fórmula rechazada. Como dije, el día 11 constatamos a través del Ministerio que no se había pagado y se dieron 24 días de plazo. La empresa presenta un escrito pidiendo que se amplíe ese plazo a 30 días, diciendo que está dispuesta a pagar. A nuestro juicio, el Ministerio oculta esa información y cuando, por ejemplo, ocho compañeros se presentan a cobrar, se les dice que no se les paga si no firman la adhesión al nuevo sistema. Entendemos que hay una seria responsabilidad del Ministerio. El 25 de octubre cobra el primer trabajador los rubros de naturaleza salarial, incluyendo los jornales de setiembre y esperando que en el curso de la semana pueda realizarlo el resto. Mañana tenemos una audiencia en el Ministerio, pues van a cobrar los rubros de naturaleza salarial la mayoría del resto de los trabajadores. Estamos hablando de los haberes de setiembre. Los trabajadores son mensuales y que demore el pago un mes es mucho tiempo para quienes vivimos con un salario bastante ajustado.

Por todo lo expuesto, los trabajadores de Carlos Patrón, junto al resto de los empleados del transporte internacional de carga agremiados en el SUTCRA, nos mantenemos en conflicto en defensa de nuestras conquistas y derechos como trabajadores, habiendo resuelto entre otras cosas la realización de un paro por el término de 48 horas, con fecha a determinar. Por otra parte, continuaremos denunciando la actitud de la empresa Carlos Patrón que desconoce elementales derechos de los trabajadores como el de agremiación y realiza prácticas antisindicales, para lo cual cuenta con la inoperancia del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. En algunos casos con su complicidad, como en el ocultamiento de información en que incurre la Inspección General de Trabajo, facilita el accionar de la empresa para poder presionar a los trabajadores debido a la necesidad económica que tienen. Vamos a dejarle este informe a la Comisión, junto con otros elementos como ser el convenio colectivo que venció el 30 de junio -de alguna manera allí está compendiada las condiciones de trabajo que tenemos en el transporte internacional- y el acta elaborada el 27 de setiembre en la División Negociación Colectiva de la Dirección Nacional de Trabajo, reunión de la que la empresa se retiró en el momento que tenía que dar respuesta a nuestra fórmula. Asimismo, les dejaremos copia de la comunicación enviada en forma individual por la empresa a cada uno de los trabajadores, intimándolos a aceptar las condiciones que la patronal pretendía, pues de lo contrario debían considerarse despedidos. Asimismo, trajimos el acta de inspección por parte de la Inspección Nacional de Trabajo realizada el día 29 de setiembre, en la que se constata que, mientras los trabajadores están a la orden de la empresa, la misma no les da trabajo y realiza sus fletes por otras empresas fleteras. Quiere decir que los choferes se declaran a la orden de la empresa y hay camiones de otras empresas sacando las cargas. Dejamos también copia de siete manifiestos internacionales de carga por carretera, es decir, los MIC de Aduana, de los días 20, 22, 25, 27 y 28 de setiembre, con identificación del transportador Carlos Patrón, del camión y del propietario que transporta la mercadería. Esto prueba que, desde ese momento y hasta ahora, la empresa moviliza las cargas por otros medios, sin usar a sus trabajadores.

Hemos incluido también una copia del telegrama colacionado que mandamos a la empresa diciendo que consideramos nula la intimidación que nos hizo llegar en forma personal y una copia del Expediente Nº 13.348 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que había sido demorado, donde consta que los 39 choferes no habían cobrado y que originalmente les dieron un plazo de 24 horas para exhibir los comprobantes de pago y que, además, contiene la solicitud de ampliación del plazo antedicho por parte de la empresa.

Como los señores Senadores lo habrán percibido, lamentablemente vinimos a esta Comisión en el día de hoy en actitud de denuncia, porque vemos como muy remotas las posibilidades de solución. Estos trabajadores están cobrando la liquidación al despido de los rubros salariales, es decir, licencia y salario vacacional como única forma de recibir dinero para poder mantener a su familia. Nos mantenemos en conflicto porque entendemos que hubo un despido abusivo y reclamamos que sea considerado y pagado como tal. La empresa está ofreciendo despidos comunes, pagados en seis cuotas y la primera de ellas, dentro de treinta días. Nos mantenemos en conflicto porque entendemos que la empresa está haciendo punta en una actitud patronal de todo el sector del transporte de carga y pretende desmembrar a nuestra organización sindical y desconocer los derechos de los trabajadores, manteniéndonos más sumergidos de lo que lo estamos ahora.

Nosotros llevamos muchos años trabajando en esto y quisiéramos venir a pedir la colaboración de la Comisión para tratar de encontrar una solución, pero lamentablemente la vemos distante. Sin embargo, nos importaba hacer la denuncia de que la empresa más grande del transporte internacional de cargas del Uruguay, que ha contado con prerrogativas muy importantes por parte del Estado, que hizo una inmensa edificación en la Ruta 5 -para lo cual fue declarada de interés nacional, con todas las prerrogativas que eso representa- que renovó su flota -también declarada de interés nacional- y a la que en el Presupuesto Nacional se está considerando exonerarla del aporte patronal a razón de un chofer por camión, está recibiendo todas las prerrogativas por parte de nosotros, los ciudadanos comunes. Sin embargo, se olvidan de que hay un marco legal para los trabajadores que le brindamos nuestro esfuerzo. Contamos con la colaboración de quienes suponemos que deberían dar apoyo a los trabajadores, por lo menos, siendo fiscales de que la situación no llegue a los términos de avasallamiento de derechos como lo hizo, en este caso, la Inspección General del Trabajo.

No debemos decir lo mismo de la otra sección de la DINATRA, pero lamentablemente ha sido inoperante, quizás por falta de un marco legal o de una voluntad política por parte de quienes están al frente del Ministerio. Nosotros debemos recurrir a él todos los días, pero si no existe acuerdo de partes, el Ministerio nos presta una mesa y pone a nuestra disposición a un par de funcionarios que intentan una conciliación. Cuando una empresa se pone dura, si los trabajadores no actuamos en forma organizada y le ponemos un freno, el Ministerio no aporta nada.

SEÑOR MICHELINI.- Quisiera saber qué promedio de edad tienen los más de treinta trabajadores que quedan afuera.

SEÑOR WILKINS.- Son personas de más de 50 años, con 20 y 10 años de antigüedad en la empresa. El chofer más nuevo lleva 2 años trabajando aquí, el siguiente 3 años y los demás más de 10 años.

SEÑOR MICHELINI.- ¿A los 8 compañeros que aceptaron las condiciones, ya les están dando trabajo? Quisiera saber qué condiciones aceptaron, porque no entendí lo que manifestaron acerca del sueldo variable. Sí comprendí la evolución de lo que se iba "negociando" y el porcentaje que, con muy buena voluntad, proponían que quedara variable. Sin embargo, no entendía qué significa lo último que la empresa puso como condición.

SEÑOR LLOPART.- La empresa impuso una fórmula por la cual el 42% pasa a ser remuneración variable. Además, hay un concepto fundamental dentro de dicha remuneración que es el viático. Nosotros tenemos que comer cuando estamos en la ruta y, de acuerdo con las normas legales, los gastos de sustento quedan a cargo del empresario. Nosotros vivimos en el camión y tenemos que comer, y ellos nos tienen que pagar. La empresa propuso que el viático pasara a ser remuneración variable. Si nosotros andamos, comemos, pero si no andamos, no comemos. Además, según la fórmula planteada por la empresa, no se nos pagaría viáticos los días de carga y descarga. Por ejemplo, en Buenos Aires, podemos llegar a andar 150 ó 200 kilómetros por día durante dos días para cargar el camión y en esas jornadas no se nos daría viático. Por lo tanto, la fórmula que la empresa impuso a los trabajadores marca un deterioro muy importante en los ingresos. Además, desde el punto de vista conceptual, para nosotros es inaceptable, porque comemos todos los días, aunque marchemos kilómetros, estemos detenidos por un problema de documentación en la frontera o estemos transitando dos días en la ciudad de Buenos Aires, y la empresa pretendía no pagarnos viático.

SEÑORA PRESIDENTA.- Simplemente a modo de información, quisiera agregar que -creo que no es momento para opinar y, menos aún, desde la Presidencia- en el día de ayer el Ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Lucio Cáceres, compareció ante la Comisión de Transporte y Obras Públicas y detalló ampliamente -podríamos hacerles llegar la versión taquigráfica de dicha reunión- todas las dificultades que existen en los pasos de frontera, hablando de la necesidad de resolver un flujo mucho más permanente que facilite el transporte de carga a nivel internacional. Habló de todos los problemas que existen y que, de alguna manera, están vinculados a lo que hoy nos expresaban. Se refirió a la descoordinación de los servicios de aduana, de los controles de todo tipo, despachantes, etcétera, que hacen que los cruces se incorporen como tiempo perdido o muerto. Reitero que esto fue señalado en la tarde de ayer por el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas como una preocupación a resolver que está vinculado con lo que recién señalaban.

En segundo término, nos contactaremos con la Dirección Nacional de Trabajo y con el Ministerio en torno a los elementos que ustedes nos plantearon. Si bien no corresponde que adelante una opinión, sí puedo señalarles la disposición de esta Comisión -que ha quedado demostrada en este tiempo- para participar en un proceso que de alguna forma ayude a encontrar caminos de solución.

SEÑOR MICHELINI.- Quisiera saber quiénes son los dueños de la empresa, o quiénes eran los que iban a las negociaciones y, por otra parte, si las personas que fueron a cobrar sus haberes les correspondió el seguro de paro.

SEÑOR LLOPART.- El dueño es el señor Carlos Patrón y la empresa funciona con el trabajo de sus tres hijos. En las negociaciones estuvo presente uno de ellos, Juan Carlos Patrón, asesorado por dos técnicos que a nuestro juicio tienen una gran responsabilidad en todo esto: el contador Lafitte y el estudio del doctor Plá Rodríguez.

Aprovechamos la pregunta del señor Senador Michelini para decir que sentimos una gran responsabilidad por el hecho de que este conflicto implique la pérdida de trabajo de muchos de nuestros compañeros. Consideramos que una empresa asesorada por el estudio del doctor Plá Rodríguez habría cosas que no haría y sin embargo esta las hizo con mucha más importancia que otras asesoradas por abogados que tienen fama de ser muy duros.

Con relación a la segunda interrogante del señor Senador, debemos decir que efectivamente están dando el seguro de paro.

SEÑOR MICHELINI.- Ustedes decían que en realidad vinieron para hacer una especie de denuncia más que a pedir una solución. Independientemente de lo que hizo la empresa luego, quisiera saber si ustedes entienden que esta es la última solución o si es posible encontrar otra.

SEÑOR LLOPART.- Nosotros hicimos una propuesta pero cuando nos sentamos a negociar no pensamos que va a ser la última oportunidad; en realidad, negociar siempre implica ceder algo. En esa instancia que promovió el Director Nacional de Trabajo, nosotros le planteamos a la empresa que estábamos dispuestos a aceptar su fórmula con dos elementos. Uno de ellos tenía que ver con nuestra necesidad de recibir un viático para poder comer en esas jornadas y, el otro, que entendíamos que lo mejor es que esa partida no fuera liquidada en forma individual, sino para el conjunto de los choferes. Dado que la productividad no depende del individuo sino de otras cosas, pretendíamos que los trabajadores no compitieran entre sí y por lo tanto lo mejor era hacer una bolsa con la productividad para que después fuera distribuida entre todos en forma igualitaria. Creo que ahí quedó demostrado que para ellos es un problema de principios el hecho de querer romper la organización sindical puesto que se negaron sin que hubiera ningún elemento económico inconveniente.

SEÑOR MICHELINI.- Si entendí bien, ustedes le trasmitieron al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social que aceptaban el 42% variable bajo la condición de tener un viático no variable y que con el tema de la productividad se hiciera un paquete. Quisiera saber si eso también se lo trasmitieron a la empresa.

SEÑOR LLOPART.- Los representantes de la empresa estaban presentes en la última mesa de negociación.

SEÑORA PRESIDENTA.- Simplemente queremos decirles que pondremos todo el material al alcance de todos los miembros de la Comisión y que luego nos volveremos a comunicar con ustedes.

SEÑOR WILKINS.- Como decía hoy, nosotros estamos poco en el Uruguay y si bien hemos nacido aquí nuestra vida transcurre en el exterior. Para ser sincero, debo decir que en estos instantes nos estamos sintiendo como extranjeros en nuestra propia tierra. Hemos recorrido todos los pasos legales, que creo que es el camino que debemos recorrer, porque eso fue lo que nos enseñaron. Cuando el señor Senador hacía referencia a nuestras edades, imaginarán qué tipo de educación recibimos; sin que esto tenga una connotación política, nuestra sociedad y formación era mucho más socialista en aquellos años. Entonces, nosotros hemos llevado esa forma de vida y esa filosofía fuera de fronteras porque de alguna manera estamos obrando como embajadores, haciéndonos conocer por nuestras costumbres e idiosincrasia. Repito, recorremos todos los caminos legales, damos los pasos que debemos pero encontramos que no hay respuesta para nuestro reclamo. Sin embargo, cuando en alguna medida de lucha le solicitamos a algún trabajador que detenga su recorrido aunque sea por un instante, inmediatamente cae la policía, con muy buena educación, llamada por los empresarios, para decir que estamos coartando el derecho al trabajo de una persona. Quiere decir que es rápida la respuesta hacia un lado y muy lenta hacia el otro. Por eso decíamos que veníamos en una actitud de denuncia pero sintiéndonos como extranjeros en el Uruguay. No quisiéramos engrosar las largas filas que hoy se forman en los Ministerios ni tener que irnos del país. Ya se nos planteó esa posibilidad en las décadas del 70 y del 80 pero entendimos que debíamos quedarnos acá porque esta era nuestra tierra y debíamos luchar por ella. Fue muy duro para quienes nos quedamos. Luego que salimos de eso, llegamos a una democracia que no nos ampara en absoluto; nosotros sentimos que no nos ampara. Desde 1985 en adelante conseguimos convenios, se formaron consejos de salario y logramos cierta reglamentación para una actividad que daba y da mucho dinero. Fuimos mejorando lentamente y firmamos convenios beneficiosos para ambas partes. Sin embargo, hoy de golpe se borran. No temo tanto por la fuente laboral porque cuando a uno le embarga el pesimismo eso no es tan preocupante, pero sí nos preocupa lo que puede pasar de aquí en más. En la medida en que sigamos bajando costos y precios, la situación va a ser más difícil. Días pasados, en un informativo dije lo que pensaba pero lamentablemente no lo pasaron íntegramente. Creo que la frontera es un punto muy sensible para el país, en su economía y en su salud y si nosotros no establecemos salarios mínimos decorosos para el trabajador, quien va a sufrir es el Uruguay. A propósito de esas productividades que nos prometen y con las que nos quieren envolver, decimos que donde no da el sol, en las partes ocultas, hay mucha más productividad y mejores ingresos que no son honestos, no son limpios, pero están ahí. Y tenemos que erradicar la tentación de una u otra manera. Esa es la parte sensible para la economía del país, en la cual nos estamos embarcando si dejamos que esto prospere.

La parte más sensible de todo esto, y la que más me preocupa es la que tiene que ver con la salud, porque no solamente importan las cosas materiales, sino también otras, como por ejemplo, la juventud, que está detrás de nosotros y debemos cuidar. Si queremos frenar ciertas cosas que andan en la calle, debemos tener sueldos decorosos para que los trabajadores no se vean tentados a entrar en un juego que no es honesto, que no es legal y que, además, tampoco es justo, por más que debamos entrar en él por necesidad. Si alguien lo quiere hacer que lo haga por delincuente, pero no porque no le alcance el sueldo para comer.

Es por eso que hemos peleado durante todos estos años y lo seguiremos haciendo. Vamos a seguir en conflicto y continuaremos denunciando el despido abusivo; por lo menos, que sirva como ejemplo, porque no se deben pisotear los derechos de los hombres en una forma tan arbitraria como se ha hecho ahora.

Honestamente, quisiera sentirme uruguayo otra vez, pero en verdad estamos muy lejos de todo lo que nos enseñaron y conocimos.

SEÑORA PRESIDENTA.- Reafirmamos nuestro compromiso de trabajo y, además, vamos a conversar con los señores Senadores que hoy no se encuentran presentes para que la Comisión como tal, tome estos caminos.

En nombre de la Comisión agradecemos su presencia en la tarde de hoy.

(Se retiran de Sala los representantes del Sindicato Unico del Transporte de Carga y Ramos Afines)